



XXXIV.

Salubridad en el Istmo, en cuanto se refiere á los obreros del Canal.

Según las noticias que nos proporcionamos y de cuya exactitud no respondemos en absoluto, desde 1.º de Enero hasta 15 de Febrero del año actual el número de enfermos atendidos en los Hospitales de Colón y de Panamá ascendia á 1.088, clasificados del siguiente modo:

| | |
|------------------------------------|-----|
| Fiebre amarilla. | 41 |
| Fiebres palúdicas. | 602 |
| Idem biliosas. | 100 |
| Disentería. | 65 |
| Anemia.. . . . | 67 |
| Dispepsia. | 77 |
| Bronquitis (tuberculosis). | 44 |
| Pulmonía. | 57 |
| Reumatismo. | 35 |

Conviene tener presente que el mes y medio comprendido en la época fijada es la mejor estación del año, y que el número total de obreros no creemos llegara á 12.000.

Al solicitar una estadística que expresara la mortalidad que existe entre los obreros y empleados en el Canal, se nos contestó, como ya hemos dicho anteriormente, que acudiéramos á las oficinas de la Compañía, lo cual nos demostraba que ésta absorbía las funciones propias de los médicos, á fin de guardar una prudente reserva en cuanto se refiere al número de defunciones.

Parece que para los efectos estadísticos, se halla dividido el personal en dos categorías, el de empleados y el de obreros.

Se nos aseguró que en los años 1884 y 1885 habian existido 1.100 empleados, de los que fallecieron 141; esto es, 53 en el primer año y 88 en el segundo, lo que equivale á un 6'4 por 100 de mortalidad.

La cifra referente á los obreros se elevó á 13.000 en ambos años próximamente, habiendo sucumbido 1.800 (registrados). Proporción: 7'2 por 100. Esto en cuanto á la mortalidad declarada.

Si pudiera saberse el número total de enfermos, podria formarse una idea completa de la salubridad ó insalubridad del Istmo; pero no es un secreto que emigran muchos por sustraerse á la influencia enervante del clima, y evitar por este medio lo que seria inevitable, la muerte. Se citan ejemplos de extranjeros que residen en Panamá ó Colón por espacio de un tiempo ilimitado, pero no dejan de ser casos raros que no pueden sentar jurisprudencia.

Los procedentes de países similares é inmediatos á los del Istmo, ó bien los que á riesgo de su salud se han aclimatado, son los únicos que permanecen indemnes y adquieren longevidad; pero los procedentes de países frios son los que menos resisten la temperatura y la insalubridad del Istmo, y á la larga ó á la corta, si tienen la fortuna de no contraer las fiebres, se ven obligados á abandonar el suelo, siquiera sea temporalmente.

Este es al menos el sistema adoptado por los altos emplea-

dos de la Compañía, quienes, gozando sueldo entero todo el año, tienen derecho á disfrutar de licencias semestrales durante la época de las lluvias, procedimiento higiénico acertadísimo.

Las enfermedades reinantes que hemos apuntado están en armonía con las condiciones climatológicas del Istmo. Estas tienden siempre y en primer término á debilitar el organismo: así se observa que en los individuos sanos el tinte pálido y el aspecto anémico es el que domina. Acentuándose estos fenómenos, dan lugar á la verdadera anemia, á las afecciones gástricas (dispepsias) y á las entero-colitis (disentería).

Las neumonías (pulmonías), aunque calificadas por muchos de origen infeccioso, reconocen por causa, según el Dr. Vidal, los enfriamientos rápidos de la piel, constantemente bañada en sudor por efecto del cálido y húmedo clima que allí se deja sentir. La tisis pulmonar y el reumatismo, aunque por distinto mecanismo, hallan causas abonadas para su desenvolvimiento.

De intento hemos dejado de citar las dos principales afecciones; la fiebre amarilla ó vómito y la malaria ó paludismo.

Acerca de la primera nada diremos, puesto que reina allí como en todos los países del Golfo mejicano. Respecto del paludismo, adquiere todas las formas, desde la sencilla fiebre errática ó intermitente hasta la más grave de la perniciosa, que mata en breve espacio de tiempo.

¿Son causa bastante á retrasar indefinidamente la apertura del Canal las condiciones climatológicas del Istmo?

No opinamos así, si bien comprendemos que ha de causar muchas víctimas; mas no deja de ser una grave dificultad para la marcha ordenada de los trabajos la renovación frecuente de los altos empleados de la Empresa por haber fallecido unos ó enfermado otros.

Ya que la magnitud é importancia de los trabajos exigen á la humanidad tantas víctimas, deber es de la Empresa garantizar en lo posible la existencia de los que de ella dependen.

La manutención del obrero no debe estar explotada por la Empresa ó por sus amigos y debe cuidarse aquella de facilitarle aguas puras.

Consideramos defectuosa la centralización de hospitales y, á nuestro entender, las actuales ambulancias deberian ser sustituidas por enfermerías, ó bien ampliar las primeras de modo que se pudiera prestar en ellas cómoda asistencia á los enfermos que por su gravedad no pudieran ser transportados á los extremos del Canal.

Es muy conveniente ofrecer á los ojos de los que visitan las obras un Hospital como el de Panamá; empero seria más útil y provechoso multiplicar las enfermerías en el trayecto de las obras.

Asimismo debería modificarse el sistema de ingreso en los hospitales; los enfermos tienen que solicitarlo con su presentación personal ante los jefes de las secciones ó sus empleados, dándose el caso, muy repetido por cierto, de no poderlo verificar por su estado, y entonces quedan en el más completo abandono.

Debe también procurar la Empresa disminuir el trabajo á mano cuanto sea dable, pues aparte de la mayor ganancia que con el empleo de máquinas y artefactos se consigue, obtendría gran economía de brazos y la no menor de los gastos que le ocasionan los enfermos.



XXXV.

Excursión agradable.-Visita á las obras del Canal.

En la mañana del 17 verificamos una excursión agradabilísima por donde se presentan más adelantados los trabajos á la vista de los profanos. Decimos esto, porque navegamos por una parte del trazado del Canal que está ya dragado, en una profundidad que se aproxima á cinco metros en algunos puntos.

A partir de la boca del Canal se ven 22 buques, embarrancados unos y destrozados otros, que el ciclón del 3, 4 y 5 de Diciembre de 1885 lanzó con iracundo embate sobre las playas de la bahía de Mindi. Frente á ésta hállase el monumento erigido á Cristóbal Colón y á la izquierda de la misma el punto llamado Foxe River, donde encuéntranse situados los talleres de reparación de dragas y de artefactos empleados en la excavación. En este sitio empieza el kilómetro 0 del Canal. Ha de tener esta obra 500 metros de ancho y nueve de profundidad, en una extensión de dos kilómetros. Desde el kilómetro 2 no tendrá el Canal mayor anchura de 50 metros.

De dichos 500 metros, únicamente hay dragados unos 100 al empezar el puerto, y despues sigue con 42 de

anchura hasta llegar á los 3.800 metros de longitud, cuyos trabajos se hallan paralizados en el expresado punto, el cerri-
llo de Mindi, por haber aparecido roca. En breve se procede-
rá á la voladura de dicho cerro y á su excavación en una lon-
gitud de 1.084 metros.

En el kilómetro 0 funcionaban dos dragas, una ameri-
cana y otra francesa, que extraían al mes, según se nos ase-
guró, de 60 á 70.000 metros cúbicos de fango.

A corta distancia, á unos 800 metros de Colón, vimos en
una colina, al pasar por lo canalizado, el depósito de dinamita,
en el que se guardaban 400 cajas de este y de otros elementos
explosivos.

Poco despues encontramos una máquina perforadora, pero
sin funcionar, y una draga americana que habia sufrido des-
perfectos de poca monta.

Antes de llegar al cerro que impide la navegación más allá
de cuatro kilómetros, vimos cegado el rio Mindi por el lado
derecho del Canal, yendo en dirección á Panamá. Los trabajos
de terraplén habian terminado. El Mindi desaguará en el Ca-
nal hasta que se desvíe su cauce.

Antes que la Comisión visitara los cuatro kilómetros de que
nos ocupamos, los habíamos recorrido acompañados del capi-
tán del *Magallanes* Sr. Perez, del capitán de artillería
Sr. Dusmet y de los Sres. Castro y Parreño, empleado el pri-
mero de la Compañía y médico el segundo de la misma.

Afirmaron estos últimos que el Canal tenia cinco metros de
profundidad hasta el cerro de Mindi, pero observamos que el
remolcador que nos conducia, que no calaba dos metros, no
pudo llegar al término de nuestro viaje por la parte de Colón.
Dejamos los remolcadores y ocupamos dos lanehas. Entre el
puerto y el cerro de Mindi hay multitud de cabañas que habitan
los trabajadores.

A la otra parte del cerro nos esperaban algunos negros con
varias vagonetas, sobre las cuales nos sentamos para recorrer

el trayecto en que aún no ha empezado la excavación con la acometividad que en otras partes.

Sobre las vagonetas se colocaron algunas mantas, pero aún así, al sentarnos nos abrasábamos. Fué preciso cortar algunos palmiches y colocarlos en las plataformas. El verde ramaje nos sacó del infierno en que nos encontrábamos.

Recorridos unos 1.400 metros nos apeamos para ver la excavación en seco, de un kilómetro de longitud por unos 20 de ancho y ocho de fondo, faltando aún por profundizar unos seis metros.

Se calcula en tres pesos lo que cuesta á la Compañía cada metro cúbico que en aquel sitio se extrae.

Dos chalupas de vapor nos esperaban en el punto navegable, que despues debíamos visitar, á partir de donde empieza la sección de Gatún, ó sea la segunda de las doce en que se ha dividido la longitud que ha de tener el Canal. Banderas españolas ondeaban en las astas de las popas de las embarcaciones mencionadas.

La profundidad del Canal es allí de unos cuatro metros, término medio. Las mareas suelen aumentar de 40 á 50 centímetros el caudal de aguas al unirse con las de los ríos Chagres y Trinidad.

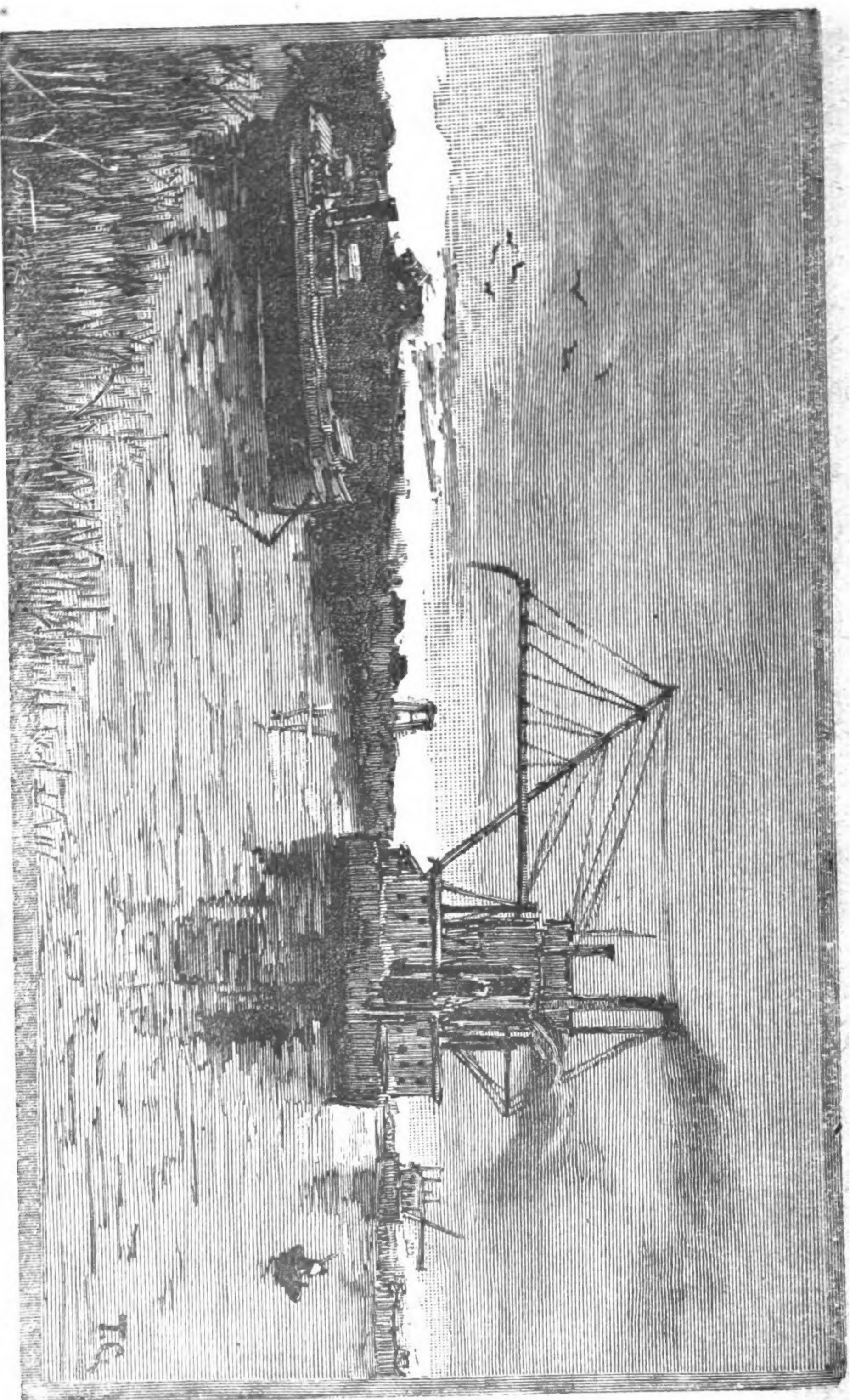
En el punto en donde embarcamos nuevamente encontramos dos dragas que no funcionaban.

Dejamos el Canal para seguir el Chagres y ver una de las derivaciones del mismo, que constituye trabajos de importancia, ya realizados en una buena parte.

Las riberas del Chagres no pueden ser más deliciosas ni más bello su paisaje. Bosques de soberbias arboledas hermocean sus márgenes.

En la embocadura del Canal, sobre el Chagres, había una draga y dos más en la derivación del río Gatuncillo, pero estas últimas no trabajaban.

En Gatún, donde desembarcamos, ha establecido la Compañía



Dredge americana en el rio Mindi.

ña una población llena de vida y de actividad. Los trabajos realizados son muy considerables, y bien puede asegurarse, por lo que de Colón á Gatún vimos, que á seguir el impulso dado á las obras en aquella sección, cumplirá sus compromisos, en su parte mas esencial, la empresa que ha contratado la excavación de los 27 primeros kilómetros del Canal.

Hubo allí un ingeniero habilísimo, Mr. Dingler, que encauzó un poco la administración y evidenció que no hubiera tardado mucho en organizarla en términos satisfactorios para la Compañía y para la rapidez de las obras; pero cuando mayor empeño puso en su plan, le ocurrieron desgracias que le obligaron á ausentarse. Fué al Istmo con su señora y con dos hijos, y en un mes bajaron al sepulcro víctimas de aquel funesto clima los tres últimos.

Tan enorme desgracia afligió de tal suerte á Mr. Dingler, que se experimentaron en él síntomas de enajenación mental. No pudo soportar tanto dolor y abandonó el campo en donde hubiera conquistado seguramente gloria y riqueza; lo primero con su talento, y lo segundo con sus costumbres morigeradas.

A la ausencia de Mr. Dingler siguieron grandes abusos, según nos dijeron.

La dirección del ingeniero Sr. Boyer era tambien moralizadora é inteligente. Todos sus afanes consistian en lograr se realizara la aspiración de Mr. Lesseps, de que en 1889 crucen el Canal las naves de todos los paises.

A nuestras observaciones sobre el poco tiempo que faltaba para llegar al plazo indicado, y la magnitud de las obras que habian de practicarse, contestó aquel malogrado ingeniero que tenia confianza en las grandes empresas que han contratado los trabajos de las secciones más dificultosas.

A nuevas dudas nuestras, objetó que acaso pudiera ocurrir que en la fecha indicada no estuviese ultimado el Canal en todos sus detalles; pero desde luego afirmaba que pasarían por él las grandes embarcaciones.

Indagando despues en qué fiaba Mr. Boyer el milagro que á nuestro juicio se proponia realizar, nos dijo que los importantes trabajos del puerto, cabeza del Canal y la construcción de muelles, no se harán hasta despues de abierto aquél en toda su extensión. Siendo así, y no faltando dinero, mucho dinero, y negros, muchos negros, posible es que á fines de 1889 crucen el Canal interoceánico los primeros buques; empero no es dable, á juzgar por las impresiones que oímos á personas competentes, que antes de 1892 pueda considerarse terminada obra tan grandiosa.

Los pequeños contratistas han desaparecido, absorbidos por las grandes empresas. Una de éstas, la *Compagnie des travaux publics* de Paris, cuyo capital es de cien millones de francos, tiene á su cargo importantes obras, bajo la dirección del ingeniero jefe de puentes y calzadas señor Bonnafús.

La Compañía americana *Llaven*s tiene un contrato para la excavación de 36 millones de metros cúbicos, de los cuales van extraídos en una sola sección cerca de dos millones. Las dragas que la misma posee representan unos 300.000 metros cúbicos de excavación al mes, término medio. El precio de extracción de cada metro cúbico es el de 48 centavos de peso.

Si estas empresas dan más vigor á sus trabajos, como se proponen, puesto que esperan material para acometerlos con mayor empuje, puede asegurarse que la primera división habrá concluido los suyos en la época fijada por Lesseps.

La primera división consta de tres secciones, que se llaman *Colón*, *Gatún* y *Bohío Soldado*.

El Sr. Bunau Varilla, ingeniero jefe de la primera división, ha contribuido poderosamente con su actividad y acertada organización al desarrollo de los trabajos.

En los de la primera sección se ha distinguido el señor

Espanet, encargado de la dirección de los mismos durante dos años.

Cuando llegamos á Gatún, y mientras se habilitaba el tren que nos habia de conducir á ésta, descansamos en el pabellón del jefe de la división, en donde á la sombra y en el punto más *fresco* de la casa señalaba el termómetro 36 grados y siete décimas. Estar al sol era encontrarse en un horno.

En el Istmo se huye del sol como se huye de la peste. Solo los negros pueden soportarlo, pero no sin peligro de morir. Un dato: en tres meses del invierno último murieron en Colón unos cinco mil. El 33 por 100 al mes. Lo general es del 2 al 4 por 100 al mes.

A esto se debe que no se use con frecuencia de galanterías ni de distinciones. Si en un sitio hay varias personas y la sombra de un árbol ó de un objeto puede librar á uno de los abrasadores rayos del sol, se apresura á ocuparla el primero que puede.

En las oficinas de la Compañía se nos sirvió un refresco de cerveza con hielo, que bebimos con placer.

De Gatún á Colón invertiría el tren 40 minutos.

